

9X Concept 2001

NEVS-brevet onsdag 22 maj
Föregående måndag 20 maj

1. Volvo försvarar kontroversiella hastighetsgränsen
2. Northvolt och Scania i samarbete – satsning på battericeller för tunga fordon
3. Mätning: Billigare att köra bil i dag än för 20 år sedan
4. Volkswagen: Vi ska återvinna 97 procent av våra elbilsbatterier
5. Elbilsnyhet på gång i Norge: Bostadsrättsföreningen få inte neka till laddplats
6. BMW M5 Competition har inte 625 hk/750 Nm – snarare runt 690 hk/900 Nm
7. Opel Grandland X kommer som 300-hästars laddhybrid
8. Test: Porsche 718 Boxster T – spartansk körmaskin som förtjänar en boxersexa
9. Provkörning: Range Rover Evoque (2019)
10. Provkörning av Lamborghini 400 GTE Espada
11. Grattis Opel Corsa!
12. Världens snabbaste suv – på is
13. Marcus Ericsson bäst av svenskarna i kvalet till Indy 500
14. Formel 1-legendaren Niki Lauda är död

1. Volvo försvarar kontroversiella hastighetsgränsen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-13, 07:05

Alla nya bilar får begränsas till 180 km/h.



Volvo fick mycket uppmärksamhet för en nyhet som presenterades tidigare i år. Nya Volvo-modeller ska hastighetsbegränsas till 180 km/h – av säkerhets- och miljöskäl.
Bilarna ska också få kameror som kan avgöra om föraren är påverkad eller trött.
Nyheten möttes av både hyllningar och sågningar. Volvos utvecklingschef Henrik Green försvarar nu satsningen i Automotive News. Enligt honom har 80 procent av åsikterna varit positiva eller neutrala, och resten negativa.
"Det är inte svårt att bygga en bil som går snabbt. Det är mycket svårare att köra säkert", säger han, och fortsätter:
"Vi har hört argumentet att 'storebror ser dig', som jag kan förstå och sympatisera med. Det är en balansgång mellan vad man ska och inte ska göra som biltillverkare. Det är en relevant diskussion. Men därför har vi tagit fram de negativa kommentarerna vi fick när vi lanserade säkerhetsbältet för 60 år sedan för de är väldigt likvärdiga."
Risken att råka ut för en allvarlig olycka är förstås stor även i 179 km/h, men det är väldigt sällan någon Volvoförare kör i de här hastigheterna, enligt Henrik Green.
Så varför just 180 km/h?
"Vi var tvungna att balansera det mot alla möjliga scenarior och förhållanden. Det inkluderar tillfällen när folk behöver åka fort, som nödsituationer. Man måste balansera den möjligheten för föraren i dessa väldigt få fall med risken för en olycka. Det var så vi hamnade på 180 km/h som den bästa balansen. Det är fortfarande väldigt snabbt."

Beskedet: Volvo inför fartspärr på alla bilar

Volvos världsnyhet får hård kritik: "En meningslös mediekupp"

Volvo installerar kameror i kupén – ska upptäcka rattfylla

RECHARGE

2. Northvolt och Scania i samarbete – satsning på battericeller för tunga fordon

Av Patrik Lundin, Publicerad i dag, 15:23

Idag tillkännagavs ett nytt helsvenskt samarbete mellan lastbilstillverkaren Scania och batteritillverkaren Northvolt.



Ett expertteam bestående av personer från båda företagen ska arbeta tillsammans i Northvolts forskningscenter i Västerås, med målet att utveckla battericeller som är optimerade för tunga fordon. Företagen är också överens en överenskommelse om framtida inköp av battericeller. Dessutom gör Scania en investering på 10 miljoner euro i Northvolt.

Uppgifter till nyhetsbyrån Reuters gör också gällande att Scania har långt gångna planet på att gå in som delägare Northvolt, men det är inget som Scania eller Northvolt bekräftat.

Northvolts vd Peter Carlsson är såklart nöjd med att ett samarbete nu är inlett.

"Med Scanias stora kunnande om såväl produkterna som den kommersiella miljön i kombination med vår innovativa tillverkningsprocess är vi övertygade om att vi kan producera hållbara battericeller av högsta kvalitet för den krävande tunga fordonsmarknaden", säger Peter Carlsson, Northvolts vd och grundare.

Volkswagen och Northvolt ska forska om nya elbilsbatterier

Exklusiv intervju: Så ska Peter Carlsson bygga världens grönaste elbilsbatterier i Skellefteå

Northvolt vill öka tempot – halva fabriken på en gång



Patrik Lundin

Omni

3. Mätning: Billigare att köra bil i dag än för 20 år sedan

Av Sebastian Hagberg, publicerad 12 maj, 16:50

Trots de rekordhöga bensinpriserna är det billigare än någonsin att köra bil i Sverige, skriver SvD Näringsliv. Tidningen har jämfört den genomsnittliga körsträckan i mil, snittpriset för bensin och bränsleförbrukning och viktat det mot vad människor i snitt tjänar.



I slutet av 1990-talet spenderade svensken drygt 4 procent av sin årslön före skatt på att köra bil. Siffran 2016 var dryga 2,3 procent. Bil Swedens vice vd Jessica Alenius invänder dock att siffrorna inte stämmer för många på landsbygden.

– Många som bor i glesbygden har inte ekonomi att köpa en ny bil, och de har därför inte kunnat dra nytta av utvecklingen med mer bränslesnåla bilar, säger hon till tidningen.

Siffrorna stämmer överens med statistik från Storbritannien Svenska Dagbladet
400 000 svenskar kräver lägre bensinpris Dagens Nyheter
Den svaga kronan är en av faktorerna bakom det höga bensinpriset (10 maj)TT
Bensinupprorets grundare: Åkessons uttalande oroar (10 maj) Svenska Dagbladet
Bensinupproret: En kvarts miljon svenskar går med i Facebookgruppen (9 maj) Expressen

Fakta bensinpriset
Bensinpriset vid pumpen består av flera delar. Dagspriset på 16:69 kronor litern för 95-oktanig bensin kan beskrivas enligt följande, ungefärliga belopp:
Själva produkten kostar i dagsläget närmare fem kronor
Bensinbolagens bruttomarginal, påslag, cirka 1:50 kronor
Skatter (energiskatt och koldioxidskatt), 6:70 kronor (fast pris, oberoende av produktpriset)
Moms, en bit över tre kronor
Källa: SPBI

RECHARGE

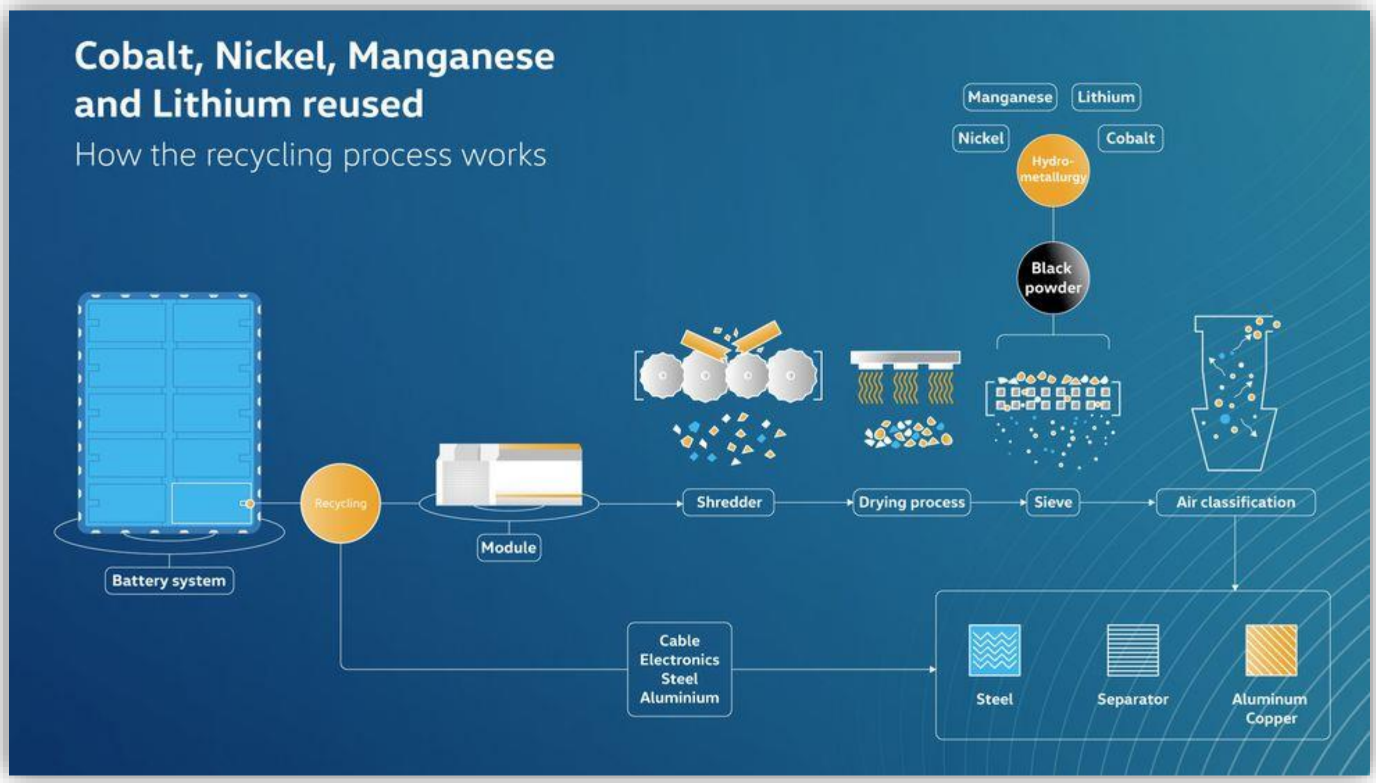
4. Volkswagen: Vi ska återvinna 97 procent av våra elbilsbatterier

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-05-13, 15:13

Volkswagens plan att bygga en miljon batteripaket om året från 2025 ställer höga krav på effektiv återvinning av batterierna när de nått slutet på sin livscykel. Både av ekonomiska och miljömässiga skäl.



Därför har Volkswagen satt upp som mål att 97 procent av råmaterialen i batterierna ska återvinnas. Idag ligger den siffran på ungefär 53 procent. Volkswagens fabrik i Salzgitter väntas bli hjärtat för tillverkarens återvinningsplaner och redan nästa år räknar man med att återvinna cirka 1.200 ton elbilsbatterier. Vilket motsvarar batteripaketen från omkring 3.000 elbilar.



En illustration på hur återvinningen går till.

Först analyseras de batterier som kommer in till fabriken och en man gör en bedömning på batteriets skick och status. Antingen får batteriet ett "andra liv" som exempelvis i den power-bank för elbilar som Volkswagen utvecklat. Eller så återvinns batteriet.

Det som händer då är att batterierna förstörs i vad som närmast kan beskrivas som en special-byggd dokumentförstörare som kan dela på batteriets olika beståndsdelar: Koppar, aluminium, stål och de värdefulla metallerna kobolt, litium, mangan och nickel – kallade "black powder".

Efter att kobolt, litium, mangan och nickel genomgott en ytterligare separeringsprocess är de ämnena redo att användas i nya batterier. Det innebär stora besparingar rent ekonomiskt och på miljön.

Anläggningen i Salzgitter är först ut med återvinningstekniken. Men Volkswagen säger att det inom att antal ska finnas flera liknande anläggningar. Dessa ska vara klara lagom till att den första stora laddningen uttjänta batteripaket anländer.



Här är Volkswagens mobila elbilsladdare – klarar upp till 100 kW



Ny rapport visar: Elbilen kör snabbt in smutsiga batterier – bensin- och dieselbilarna kan inte konkurrera



Ny studie visar: Elbilar är överlägsna dieselbilar – även om de drivs av smutsig el



Elbilen behöver bara några år för att ”köra in” utsläpp från batteritillverkning

Patrik Lundin

RECHARGE

5. Elbilsnyhet på gång i Norge: Bostadsrättsföreningen få inte neka till laddplats

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-13, 09:42

En ny lag kommer göra livet som elbilist i Norge ännu enklare. Då kan nämligen inte bostadsrättsföreningar neka de boende att installera laddplats utan väldigt speciella skäl.



I förra veckan kom regeringens förslag om att ändra i bostadsrättslagen, skriver Norsk Elbilforening. Det här är ett förslag som togs upp redan 2017, och nu finns alltså ett färdigt förslag som nu ska på remiss.

"Vi är väldigt glada att ha fått politiskt genomslag för den här frågan. Det är viktigt att skynda på utbyggnaden av laddinfrastruktur i landets 8.500 bostadsrättsföreningar så hela Norge kan bli redo för laddning", säger generalsekreteraren Christina Bu.

Hon säger också att det blir viktigt att så många som möjligt kan ladda hemma om Norge ska nå målet om att sluta sälja förbränningsbilar senast 2025.

Styrelsen i en bostadsrättsförening kan fortfarande neka till laddmöjlighet om det kostar mer än halva norska "grundbeloppet i försäkringssystemet" (ungefär som Sveriges basbelopp) vilket just nu är 48.000 norska kronor, om det inte finns någon lämplig plats för laddstolpen eller om styrelsen kan dokumentera att brandrisken blir för hög.

Den sista punkten blir svår för styrelsen, eftersom norska motsvarigheten till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap gjort klart att elbilar inte utgör en större brandfara än bensin- och dieselbilar.

Här kan du läsa mer om laddning av elbil i lägenhetshus.

Nya lagen i Norge: Förbjudet att neka lägenhetsbor laddning av elbil

6. BMW M5 Competition har inte 625 hk/750 Nm – snarare runt 690 hk/900 Nm

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-05-14, 10:04

Man ska inte luras – men vi förlåter BMW direkt. Toppeffekten är mycket högre än uppgivna 625 hk.



BMW luras lite med M5 Competition, men det är ok. På bilden "vanliga" BMW M5.

"Tala alltid sanning!" brukar föräldrar säga till sina barn. Men det finns ju bra och dåliga sätt att fara med osanning. Vi tycker att BMW definitivt luras på ett bra sätt med M5 Competition.

Det är amerikanska Car and Driver som testat BMW M5 Competition och inte riktigt kan få ihop matematiken. Visst, fyrhjulsdriften hjälper till att hitta grepp och sänka 0–100 tiderna, men egentligen ska inte BMW M5 Competition kunna vara så snabb som den är.

När Car and Driver mätte BMW M5 Competition gjorde den kvartsmilen på strippen på 11,0 sekunder, vilket egentligen är omöjligt med tanke på att bilen väger in på en bit över två ton. Toppeffekten borde vara betydligt högre än de 625 hk och 750 Nm som BMW uppger för M5 Competition. Omräknat till amerikanska hästkrafter blir det 617 hp.

Våra amerikanska kollegor tog M5:an till Livernois Motorsports and Engineering i Dearborn Heights, Michigan, och deras Dynojet rullande landsväg för fyrhjulsdrivna bilar. Det visade sig att BMW M5 Competition gav 617 hp och 822 Nm – på drivhjulen!

Mest imponerande är den otroliga vridmomentkurvan som sticker rakt upp som en raket och ligger på maxnivå mellan 2.100–5.000 rpm och sedan bara tappar lite upp till 6.000 rpm.

Effektförlusterna bör ligga runt tio procent och använder vi den siffran blir toppeffekten på vevaxeln cirka 690 hk och 900 Nm. Det är alltså runt 65 hk och 150 Nm mer än vad BMW uppger.

I Sverige kostar Competition Package till M5 88.000 kronor, då ingår en del exteriördetaljer och M Sport avgassystem samt 20-tumshjul. Det höjer totalpriset till 1.242.000 kronor. Ganska prisvärt med tanke på att man får en rymlig familjebil med 690 hk och 900 Nm.

7. Opel Grandland X kommer som 300-hästars laddhybrid

Peter Klemensberger

13 maj 2019

Fyrhjulsdrift, eldrift, fyra körlägen… och svart motorhuv om du så vill. Här är Grandland X Hybrid4, Opels suv med välkänd laddhybridteknik.



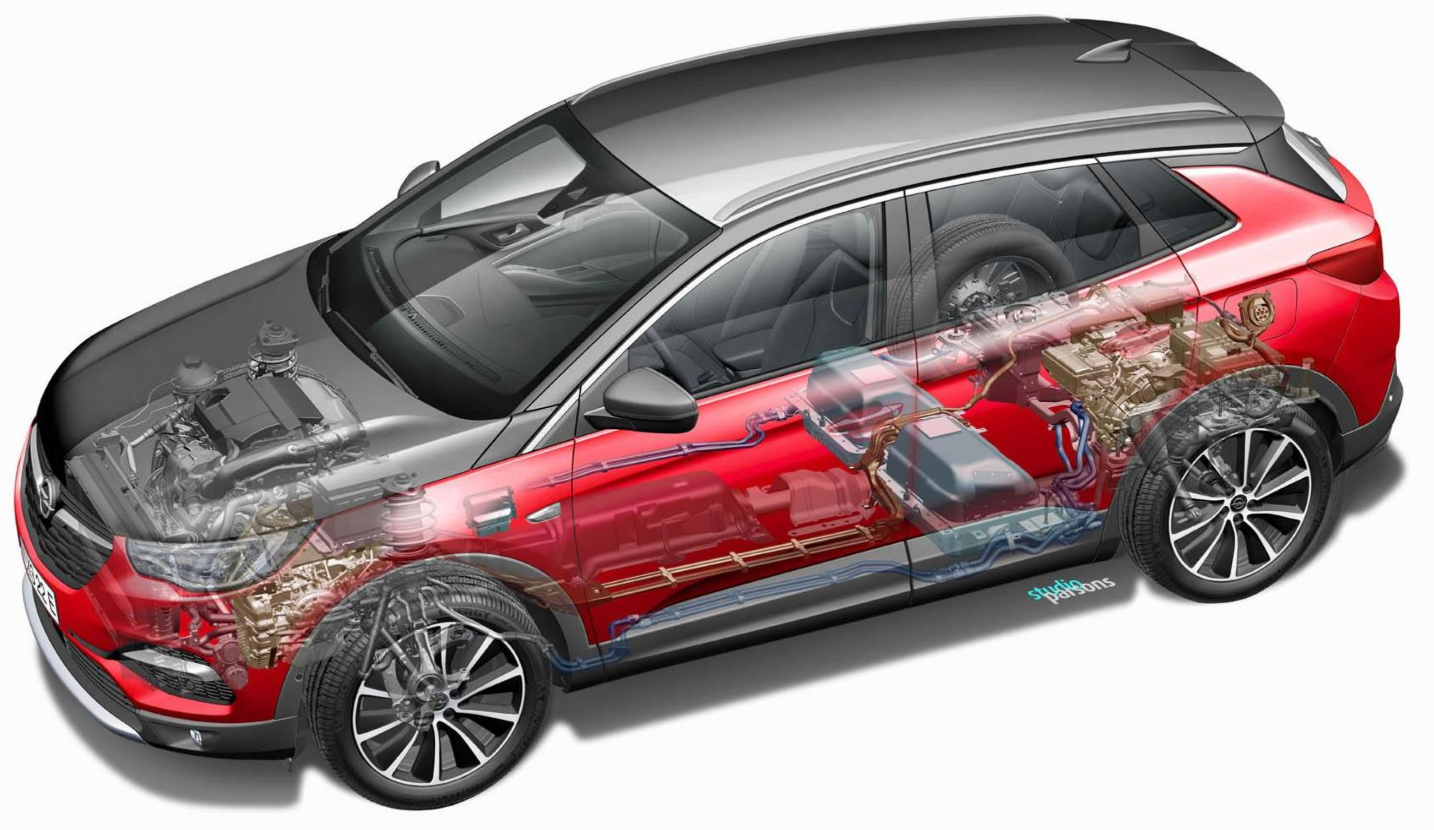
Grandland X, Opels suv i C-segmentet, kommer som laddhybrid. Namnet Grandland X Hybrid4 avslöjar ursprunget – det rör sig om samma teknik som hos tillverkarna Citroën, DS och Peugeot, helt logiskt då de alla ingår i samma koncern.

Grandland X Hybrid4 har fyrhjulsdrift och ett total motoreffekt på 300 hästkrafter. Motorerna utgörs av en fyrcylindrig bensinmotor med turbo på 1,6 liter och 197 hästkrafter samt två elmotorer på 107 hästkrafter.

Batterikapaciteten är 13,2 kWh och ska ge bilen en elräckvidd på fem mil enligt WLTP-cykeln. Batteripaketet är placerat under baksätet och ladduttaget finns på motsatt sida om tanklocket. Batteriet laddas full på 50 minuter via en laddbox på 7,4 kW.

Bilen har fyra körlägen: elektrisk, hybrid, fyrhjulsdrift och sport. Bromsarna är av regenererande typ och ska kunna ge bilen upp till tio procent längre räckvidd på el. Modellen börjar marknadsföras om ett par veckor och de första leveranserna ska se tidigt 2020. Utförandet med svart huv, som du ser på bilderna här och i galleriet nedan, finns då att kryssa för.

Grandland X Hybrid4 ingår i Opels elektrifieringsoffensiv. 2024 ska alla bilar från märket vara elektrifierade. Inom en 20-månadersperiod gör nya Corsa, nya Zafira Life, nya Vivaro och ersättaren till Mokka X debut. Alla dessa bilar kommer i elektrifierad form.







GALLERI

Opel Grandland X Hybrid4

13 bilder

8. Test: Porsche 718 Boxster T – spartansk körmaskin som förtjänar en boxersexa

Av Marcus Schurig

Publicerad 2019-05-10 06:17

Touringmodellerna symboliserar renlärighet hos Porsche. Men räcker raden av åtgärder för att göra Boxster T till en äkta körmaskin i kategorin små sportbilar? Vi har testat "T-Rex" och blivit både glada och besvikna.



Porsche är sedan evigheter ett rättesnöre för bromsar och Boxster T bromsar lika bra som en 911. Här med de keramiska PCCB med 20-tumshjul som standard.

Efter perioder av maximalt frosseri följer diet och försakelse. Porsche Boxster T ser ut att bryta bilbyggandets spiral av allt mer utrustning och allt mer vikt genom att ta bort och utelämna.

Lättviktsbyggande borde vara en ledstjärna för hela bilindustrin och inte bara för sportbilar. Utan ett trendbrott hotar bilen gå samma öde till mötes som en annan med ett stort T, nämligen Tyrannosaurus Rex som ju dog ut tillsammans med de andra dinosaurerna.

Boxster T är garanterat lättare eftersom den kommer med ingenting. Ingen ljudanläggning och ingen navigation – inte ens ett USB-uttag. Ungefär som en påtvingad utflykt till Färöarna.

Efter ett tag tycker man att det är riktigt behagligt att inte ha någon radio så man kan ägna sig helt åt att köra bilen utan att någon pladdrar sönder koncentrationen. Man börjar plötsligt köra mer medvetet i stället för att hoppa mellan olika infotainmentfunktioner. Man kan förvisso stänga av allt i en vanlig bil men man gör det aldrig, kanske för att man är rädd att missa något.



På Hockenheim går Boxster T knallhårt och känns exakt.





Utmärkta och dyra stolar. Sport-Chronopaketet är standardutrustning på T-modellerna.

Vad gör då utelämnandet av en del utrustning för kördynamiken? Svaret är att kördynamiken är utmärkt hos Boxster T men det har inget med vad som utelämnats att göra.

Visst, med 1.397 kilo är T en lätt Boxster, men inte så lätt att den flyger fram. Dessutom hade testbilen en PDK-växellåda istället för den vanliga sexväxlade manuella lådan och det ger 30 kilo extra. Man skulle vara tvungen att plocka bort 100 eller 200 kg för att åstadkomma en riktig lättviktseffekt som skulle vara märkbar för föraren. Tygbanden för att öppna dörrarna i Boxster T, till exempel, är mer symbol än lösning. Däremot har Porsche lyckats skapa en synnerligen vass vägvagn.

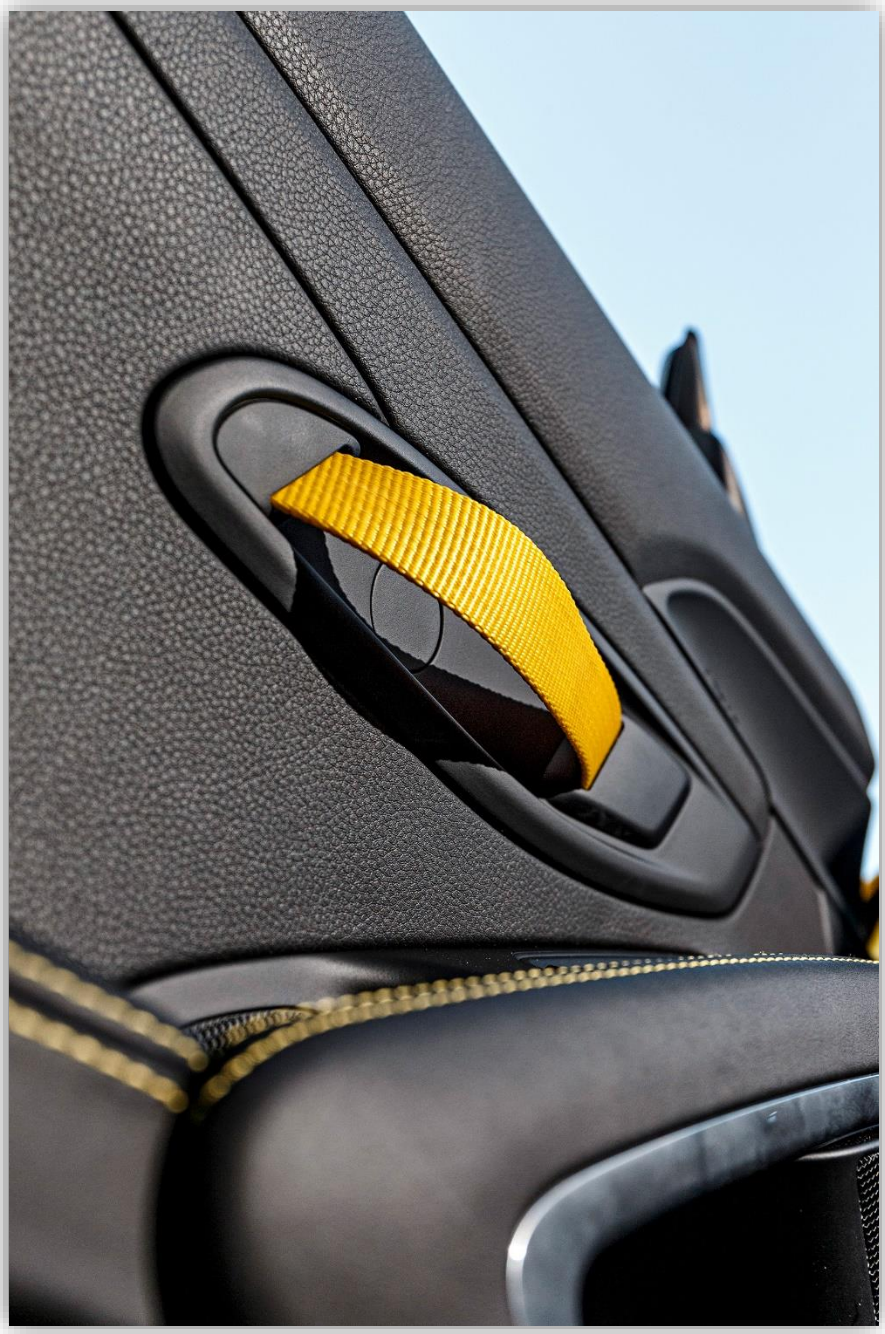
På Hockenheims GP-bana är den rena kurvkramaren. Med PASM och diffspärr, en perfekt set-up och kryddat med en nypa understyrning går den så perfekt att föraren nästan blir champagnerusig. Lägg därtill en styrning som är överlägsen alla andra ifråga om respons, precision och vägkänsla.

Däcken, omsorgsfullt utvalda Pirelli P Zero i Porschespecifikation, känns som en kombination av semislicks och åretruntdäck. Som grädde på moset finns det keramiska bromsar som tillval som ger uthållighet och bromsförmåga som en 911.

Varvtider är inget annat än summan av de dynamiska egenskaperna och 718 Boxster T med instegsmotorn på 300 hk rundar Hockenheim en till en och en halv sekund snabbare än Boxster i grundutförande – alltså minst på samma nivå som den 50 hk starkare Boxster S.

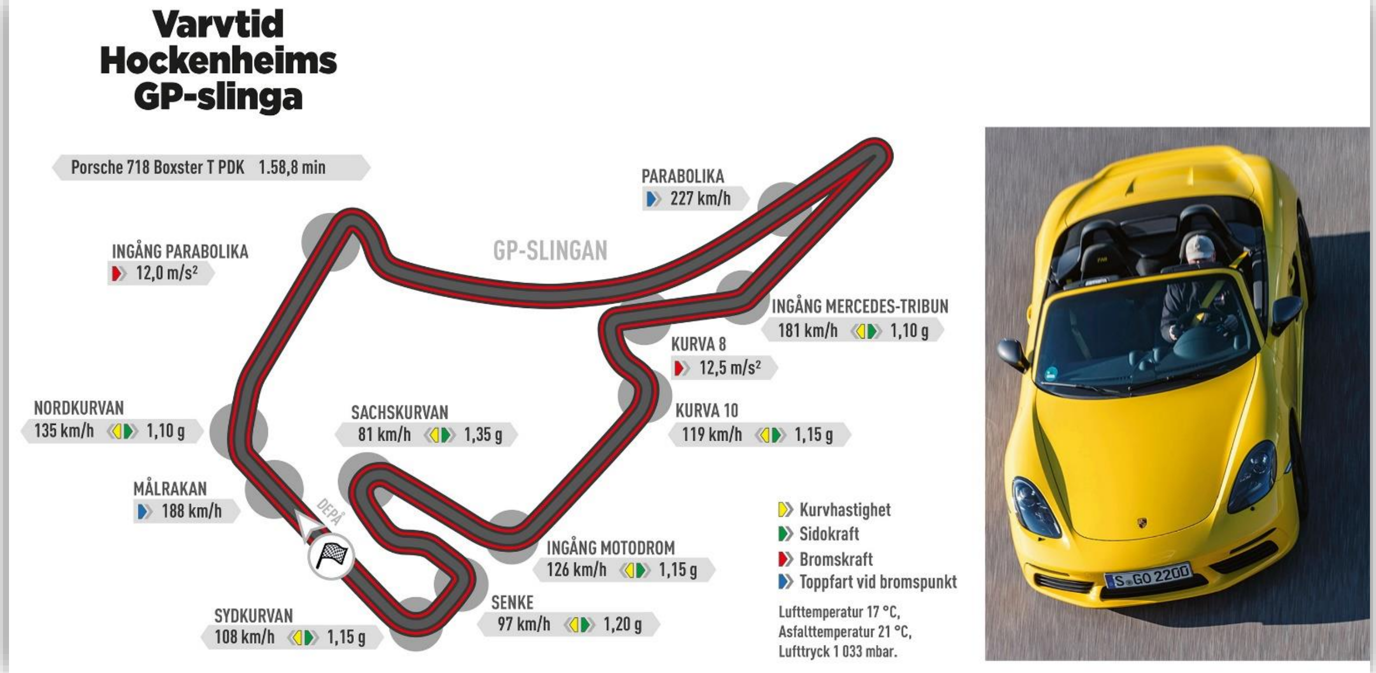
Att Porsche Performance kan Hockenheim är ingen nyhet. Varvtiden 1.58,8 är riktigt bra. "T-Rex" har mer grepp än effekt vilket gör körningen på racerbanan till ett avspänt nöje. Dessutom svarar den prompt när man med lätta rattrörelser vill få den att rotera eller kompensera understyrningen.

Vi vidhåller att Boxster T tilltalar sinnena med sin minimalism och den levererar på racerbanan. Bra, men så är den också dyr som en Porsche. Grundpriset börjar på 660.000 kronor mot vanliga Boxsterns 570.000. Väljer man till PDK-lådan hoppar Boxster T upp i 693.900 kronor.



De färgglada dörröglorna kostar inget extra
och sparar knappast någon vikt men de är symboler för minimalismen i Boxster T.





Totalt sett är det en formidabel liten sportbil. Nästan. Problemet är att vi inte hör någonting. Motorn låter platt, nästan lågmäld och gudarna ska veta att det inte är menat som en komplimang.

Tyvärr har Porsche skjutit sig i foten. Utan radio och högtalare skulle motorn vara mästersångaren i bilen. Dessutom får man inget konstgjort motorljud, vilket hade varit en välsignelse. Kära Porschefolk. Ni säljer sportbilar och inte soffgrupper! Vid 140 km/h hör man två saker: däckbuller och vindbrus.

Jag har svårt att tro att detta är tillräckligt för att sälja en sportbil till det priset. Audi TT RS kostar nästan exakt lika mycket, har 100 hästkrafter mer och ett underbart motorljud från sin femcylindriga turbospis.



OMDÖME

PORSCHE 718 BOXSTER T

KAROSS

BÄST	SÄMST
BÄST: Nätt tvåsitsig sportbil med anständigt bagage.	**SÄMST:** –

KOMFORT

BÄST	SÄMST
BÄST: Med tanke på att det är främst en körmaskin är komforten bra.	**SÄMST:** –

DRIVLINA

BÄST	SÄMST
BÄST: 300 hk räcker långt. Behöver du mer effekt välj Boxster S eller GTS.	**SÄMST:** Ynkligt motorljud.

KÖREGENSKAPER

BÄST	SÄMST
BÄST: Utmärkt traction, superbt fin styrning, mycket distinkta vägegenskaper.	**SÄMST:** Lite karg känsla.

SÄKERHET

BÄST	SÄMST
BÄST: Mycket bra bromsar.	**SÄMST:** Sämre skydd vid rundslagning.

MILJÖ

BÄST	SÄMST
BÄST: Hyfsat låg snittförbrukning.	**SÄMST:** En sportbil blir aldrig riktigt snål, det ligger i dess natur.

EKONOMI

BÄST	SÄMST
BÄST: Bra andrahandsvärde.	**SÄMST:** Boxster T har en väl tilltagen prislapp liksom alla tillval.

BETYG ★★★★★

Idén att banta bort utrustning på T-modellerna är egentligen rätt cool. Tyvärr kommer man i bästa fall upp i 50–60 kg. I racing jättemycket – på landsväg i stort sett ingenting. På racerbanan levererar Boxster 718 T obarmhärtigt och det gör den egentligen på landsväg också. Synd att det inte hörs.



	PORSCHE 718 BOXSTER T	AUDI TTS ROADSTER	MERCEDES-AMG SLC 43	PORSCHE 718 BOXSTER
MOTOR				
Typ/slagvolym, cm³	B4, turbo/1 988	R4, turbo/1 984	V6, turbo/2 996	B4, turbo/1 988
Effekt, hk vid r/min	300 vid 6 500	310 vid 5 800	367 vid 5 500	300 vid 6 500
Vridmoment, Nm vid r/min	380 vid 1 950	380 vid 1 800	520 vid 2 000	380 vid 1 950
DRIVLINA				
Antal växlar, man/aut	6/7 (DKG)	–/6 (DSG)	–/9	6/7 (DKG)
Drivning	Bak	4WD	Bak	Bak
BROMSAR				
Bromsskivor, typ	Keramiska, ventilerade	Stål, ventilerade	Stål, ventilerade	Keramiska, ventilerade
Diameter f/b, mm	350/350	338/310	360/330	350/350
HJUL				
Däckdimension, fram	235/35 R20	255/30 R20	235/40 R18	235/35 R20
Däckdimension, bak	265/35 R20	255/30 R20	255/35 R18	265/35 R20
Däck, testbil	Pirelli P Zero N1	Pirelli P Zero	Continental SportContact 5P	Pirelli P Zero
Fälgbredd f/b, tum	8,0/10,0	9,0/9,0	8,0/9,0	8,0/10,0
KAROSS				
Längd/bredd/höjd, mm	4 379/1 801/1 281	4 191/1 832/1 345	4 133/1 810/1 304	4 374/1 801/1 282
Axelavstånd, mm	2 475	2 505	2 432	2 475
Tankvolym, liter	54	55	70	54
EKONOMI				
Grundpris	660 000:–	607 500:–	633 900:–	570 000:–
PRESTANDA (TILLV. UPPG.)				
Acc 0–100 km/h, sek	4,7	4,9	4,7	4,9
Toppfart, km/h	275	250	250	275
MÄTVÄRDEN				
Vikt fulltankad, kg	1 397	1 524	1 637	1 434
Viktfördelning f/b, %	43,8/56,2	59,2/40,8	53,6/46,4	44,2/55,8
Vikteffektförh., kg/hk	4,7	4,9	4,5	4,8
Förbrukning, l/100 km Min Max Snitt	 9,9 16,8 12,3	 10,6 13,7 12,4	 11,4 13,3 12,0	 10,6 12,4 11,4
Acceleration, sek 0–40 km/h 0–100 km/h 0–160 km/h 0–200 km/h	 1,4 4,8 10,9 17,7	 1,5 5,1 12,1 21,1	 1,6 5,0 11,2 18,1	 1,5 4,9 11,0 18,5
Segdragning, sek 4/5/6/7/8/9 vxl 80–120 km/h 80–160 km/h	 4,5/5,4/7,1/17,4/–/– 9,4/11,3/14,7/30,4/–/–	 4,4/6,1/8,1/–/–/– 9,7/13,3/17,9/–/–/–	 3,7/4,8/5,9/7,0/9,7/ej mätt 8,1/10,1/12,3/14,8/20,0/ej mätt	 4,6/5,6/7,6/19,1 9,7/11,6/15,4/ej mätt
Varvtid Hockenheim*, min	1.58,8	1.15,4	1.15,5	1.13,5
Slalom 18 m, km/h	72,2	70,1	69,0	82,8
Bromssträcka/-kraft 100–0 km/h kalla 100–0 km/h varma 200–0 km/h	m / m/s² 33,6 / 11,5 32,3 / 12,0 128,9 / 12,0	m / m/s² 35,6 / 10,8 35,3 / 10,9 139,2 / 11,1	m / m/s² 36,1 / 10,7 35,5 / 10,9 142,5 / 10,8	m / m/s² 33,0 / 11,7 33,3 / 11,6 133,3 / 11,6

* Sedan testet av konkurrenterna genomfördes (2016) har Sport auto börjat mäta varvtid på Hockenheims GP-slinga istället för på den korta slingan. Detta på grund av markarbeten på banan.

VIBilägare

9. Provkörning: Range Rover Evoque (2019)

Publicerad 2019-05-12 10:00 **text Erik Wedberg**

Den ser ut nästan exakt som förr, men Range Rovers minsta modell Evoque har kommit i helt ny skrud och är ännu duktigare på att ta sig fram i terrängen.



Få moderna bilmodeller kan kallas stilikoner, men Range Rover Evoque är en av dem. När den kom 2011 med sin kantiga och futuristiska kaross satte den ny ton för hela Land Rover-familjen. Sedan dess har alla nya Land Rovers och Range Rovers anammat stilen.

När det nu lanseras en helt ny generation Evoque ser den nästan exakt likadan ut som föregångaren. Men titta en gång till, den gamla modellens bitvis skarpa karossveck är utslätade och nya Evoque ser snarare ut som en Velar eller Discovery i miniatyr än en uppföljare till gamla Evoque.

Den nya bilen är exakt lika lång och bred som föregångaren. Avståndet mellan hjulaxlarna har däremot växt med 21 millimeter för att ge baksätespassagerarna mer benutrymme och jo, nog är baksätet bättre än tidigare. En 192 cm lång reporter kan faktiskt sitta bakom sig själv. Det gick inte förut.

Nya Evoque byggs runt Jaguar Land Rover-koncernens nya plattform för bilar med tvärställda motorer, och det är den först med. Den kallas PTA (Premium Transverse Architecture) och blir även grund för nästa generation Jaguar E-Pace.

Den nya konstruktionen känns. Nya Evoque rör sig betydligt smidigare och bekvämare på vägen än Jaguar-kusinen som dras med gammal chassiteknik. PTA-plattan betyder också att Evoque elektrifieras. Alla motoralternativ som kombineras med automatlåda får ett mildhybrid-system som gör att förbränningsmotorn stängs av tidigare och under längre stopp. När man har foten på bromsen och hastigheten understiger 17 km/tim stängs motorn av och bilen rullar fritt. Stoppen kommer som en befrielse eftersom den fyrcylindriga dieselmotorn är en av marknadens bullrigaste. Nästa år kommer Evoque som laddhybrid.



Evoque har fått samma interiör som Velar. Två pekskärmar i mitten och en skärm framför ratten. Kvalitetskänslan är hög. Rattvärme är standard.

"Evoque har blivit en bekvämare, rymligare och mer kompetent bil."

Utöver mildhybridsystemet är Evoque fullsmetad med teknik. Interiören har samma stuk som Velar, det vill säga två pekskärmar staplade på varandra och en tredje skärm framför ratten. Även innerbackspegeln kan bli en skärm. I fenan på taket sitter en bakåtriktad kamera vars bild kan visas i innerbackspegeln, istället för den vanliga spegel-bilden. Precis som i Toyota RAV4. Här är dock bilden tydligare och eftersom kameran sitter på taket blir den inte smutsig. Evoque har dessutom fått samma system för terrängkörning som finns i de större bilarna.

Evoque har blivit en bekvämare, rymligare och mer kompetent bil. Och faktiskt även billigare. Den förväntade storsäljaren heter D180 AWD och kostar från 409 900 kr. Det är några tusenlappar billigare än motsvarande motor i den utgående modellen som dessutom hade skralare utrustning.

Range Rover Evoque D180 AWD MHEV

Pris, från kr:	419.900.
Svensk lansering:	Nu.
Mått, cm:	L 437/B 190/ H 165.
Markfrigång, cm:	21.
Bagagevolym, l:	591–1 383
Tjänstevikt, kg:	1 891.
Max dragvikt, kg:	2 000.
Motor:	Tvärställd fyrcylindrig dieselmotor med turbo. 48 V mildhybridsystem, 4 ventiler/-cylinder. Max effekt 180 hk (132 kW) vid 2 400 v/min, max vridmoment 430 Nm vid 1 750 v/min.
Kraftöverföring:	Fyrhjulsdrift, nioväxlad automatlåda.
Prestanda:	Toppfart 205 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 9,3 s.
Deklarerad förbrukning:	5,7 l/100 km. CO_2-utsläpp 150 g/km.
Konkurrenter:	Audi Q3, Jaguar E-Pace, BMW X2, Volvo XC40.



Den bakåtriktade kamerans bild visas i innerbackspegeln. Funktionen kostar extra.



*Den bakåtriktade kamerans bild visas i innerbackspegeln.
Funktionen kostar extra.*



Dörrhandtagen försvinner in i dörrsidorna
när bilen börjar rulla eller låses.

Evoque klarar sig bra i krock
Femstjärnigt när Ranger Rover-suven testades av Euro NCAP. 7

Nya Evoque har röntgenblick
Land Rovers suv kommer i ny generation med förmågan att se igenom motorhuven. 7

Provkörning: Range Rover Evoque Cabriolet (2017)
Velar du mellan att köpa en suv eller cabriolet? Misströsta ej, ty nu har Range Rover en lösning på ditt i-landsproblem. 13

Evoque får tygtak
Nu kommer lyxsuven Range Rover Evoque som cabriolet, med specialutformad skidlucka. 7

Bilfrågan: För billig försäkring?
"I ert test av Range Rover Evoque uppgav ni att försäkringskostnaden var cirka 6 000 kr/år. Hur är det möjligt?" Vi Bilägare svarar. 15

Autopilot för offroad i Evoque
Range Rover Evoque får en facelift för modellåret 2016. Det nya utseendet och en hel del ny teknik visas på bilsalongen i Géneve.

10. Provkörning av Lamborghini 400 GTE Espada

Mikael Stjerna 12 maj 2019

Lamborghini Espada är snart 50 år efter debuten fortfarande framtidssäker i formen. Vi har provkört Gandinis mästerverk, på rymmen från bilsalongen i Genève.



Jag ska erkänna en sak. Jag älskar bilsalonger. Framför allt älskar jag konceptbilarna man bara ser på bilsalonger. Sanslösa, extravaganta, exhibitionistiska. Form som har sluppit de avgränsningar som en grå vardag sätter. Tråkiga saker som bakåtsikt, bagageutrymme, lagkrav på belysning och krocksäkerhet. Det är därför man inte ser konceptbilarna i trafik.

Men det finns ett fåtal undantag. Det mest lysande är stjärnan på bilsalongen i Genève 1967 – Lamborghini Marzal. En konceptbil så extrem att den fick Apollo 11 att se gammalmodig ut. Bakom designen stod Carrozzeria Bertone, med dess chefsdesigner Marcello Gandini vid ritstiftet. Med måsvingar av glas blev det förstås ingen serieproduktion. Men konceptbilen Marzal gav formen till Lamborghini Espada som debuterade ett år senare på samma salong. Dörrarna hade då ersatts av konventionellt designade dörrar som öppnades i bakkant och motorn hade flyttats fram. Men profilen och formen var intakta.

Espada ser än i dag ut som en konceptbil som har rymt från en bilsalong. Bakom Espada och Marzal har vi en ung, hungrig sportbilstillverkare som vill ge Ferrari en match. Lamborghini hade vid den tiden bara tagit fram två modeller sedan starten 1963. Första modellen var 350/400 GT, en exklusiv 2+2-sitsig modell med en egenkonstruerad V12-motor på 3,5 liter och 270 hästkrafter. Med företagets andra modell, den ikoniska Miura från 1966, kom det verkliga lyftet. En helt ny form av sportbil, med Lamborghinis V12:a monterad på tvären framför bakaxeln. Designen var signerad Bertone och Marcello Gandini och stod för ett totalt nytänkande. Med tanke på succén som Miura hade gjort var det inte underligt att Ferruccio Lamborghini vände sig till Bertone för sitt nästa projekt.



Formerna, profilen och formatet togs från Marzal, däremot inte måsvingedörrarna.

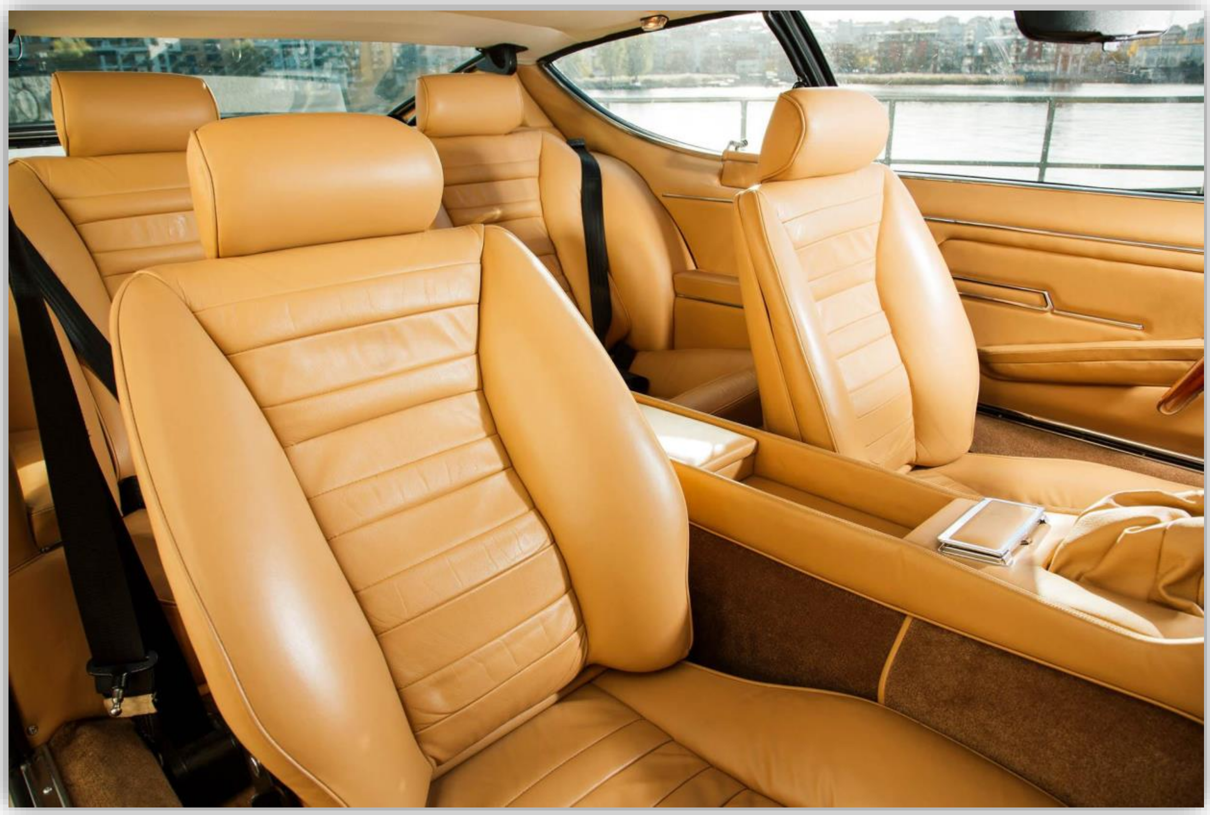
Nu ville han visa en futuristisk showbil som skulle få salongspubliken att stanna upp, en fyrsitsig konceptmodell utan ambitioner om serieproduktion. Gandini ritade ”Marzal”, en extremt låg bil, med sluttande fastback-profil. Dörrarna var av glas och öppnades uppåt. Precis som Miura hade Marzal en mittmotor men bara halva V12:an fick plats, det blev alltså en rak sexa på två liter. Instrumentpanelen bestod av en mängd sexkantiga håligheter som rymde mätarna.

Signore Lamborghini måste ha varit nöjd med resultatet. Ingen hade någonsin sett något liknande. Det vara bara en detalj som inte gick enligt planerna. Den gick i serieproduktion. Redan 1968 fanns den fyrsitsiga Espada till försäljning hos Lamborghini-handlarna. Vi känner igen fronten, den långa motorhuven och profilen. Men uppbyggnaden skiljer sig åt från Marzal på framför allt två punkter. Motorn sitter framtill. Hela motorn får dessutom plats, en V12 på 3,9 liter och 325 hästkrafter. Den andra stora skillnaden är att dörrarna har hängts i framkant. I övrigt ser den precis ut som Marzal, konceptbilen i Genève 1967.

Marknaden gillade vad den såg. Med 1 217 tillverkade bilar är ”stormsuccé” kanske inte det ord man först kommer att tänka på, men faktum är att Espada var Lamborghini-fabrikens mest sålda modell när det begav sig. Jag tror att jetset-kunderna framför allt gillade designen. Den var och är inget annat än sensationell. Dessutom fyrsitsig. Tänk Gunter Sachs och tre blondiner i Saint-Tropez 1969. Den stora bakrutan öppnas som en halvkombilucka och även om bagageutrymmet inte är stort, så är det i alla fall lättlastat. Här ryms ledigt ett par flaskor Bollinger och Brigitte Bardots bikini.

Kupén är oväntat rymlig. Jag sitter bra i de relativt smala stolarna vars stommar lär vara desamma som i Fiat Dino coupé som också tillverkades av Bertone. Jag kan till och med äntra baksätet utan att gå sönder. Där sitter jag extremt lågt vilket räddar takhöjden, men benen får en knivig vinkel. Mittkonsolen är lång som kinesiska muren och slutar först i höjd med baksätets ryggstöd.

Jag sätter mig åter i förarstolen, vrider om nyckeln och V12:an på fyra liter mullrar igång med en ljudlig stämma. På tomgång påminner den lite om en amerikansk V8:a. Trycker ned kopplingen. Den är förvånansvärt lätt, jag hade förväntat mig en tyngre koppling med tanke på motorn. I med ettan och iväg. Trots åldern rör den på sig bra. Serie II har 350 hästkrafter och det står sig än i dag som en motoreffekt utöver det vanliga. De tolv burkarna matas av sex Weber 40, och märkligt nog går motorn väldigt jämnt.



Mittkonsolen sträcker sig genom hela kupén. Allt är fint utfört i ljus läder, och jag kan konstatera att utrymmet i baksätet är förvånansvärt bra.

När bilen var ny hade den namn om sig att vara världens snabbaste fyrsitsiga familjebil. Toppfart 260 km/h, 0-100 km/h på 6,6 sekunder. Espada i stadstrafik är ingen dröm. Men det är inget som stör mig. Det vore som att åka berg och dal-bana och förvänta sig en lugn tur. Det är på landsväg den kommer till sin rätt. Lådan är femväxlad och mönstret är traditionellt, med ettan uppåt. Den har väldigt distinkta lägen, men slagen är långa.

Motorn vaknar till vid runt 3 000 varv, och då kör jag i 100 km/h på högsta växeln. Ljudbilden är anständig. Alla gamla bilar låter, men Espada låter mindre än vad jag hade väntat mig. V12:an varvar ur vid 7 500 varv och det lär vara en helt annan femma, ljudmässigt.

Om jag berättar att denna Espada saknar styrservo tror du kanske att varje biltur är som ett gym-pass. Men det är inte så särskilt tungt. Att motorn har aluminiumblock hjälper till, liksom generösa 4,3 rattvarv mellan ändpunkterna. Ändå sitter det bredare däck på än det borde. Originalet har 205-R15 i normalprofil, alltså 80-profil, monterade på undersköna Campagnolo-magnesiumfälgar. Ägaren Fredrik Ajnefors har en uppsättning originalhjul som väntar på att monteras, men vid fototillfället sitter det på 17 tums fälgar och bredare däck. De är nog så snygga, med centrumbult och lackerade i bilens färg, men bredden ger förmodligen ett visst motstånd i styrningen.

Fredrik Ajnefors Espada ser ut att vara i nyskick, ändå är det en gammal renovering.

– Jag har inte renoverat den själv, arbetat har gjorts av Peter Duvander i början av 90-talet. Förmodligen är bilen bättre hopsatt i dag än den var när den lämnade fabriken, säger Fredrik Ajnefors.

Hur kommer det sig att man faller för Espada?

– Jag gillar italienska bilar. De är konstruerade med en elegans och lätthet som är speciell, förklarar Fredrik Ajnefors. Designen är inte oviktig.

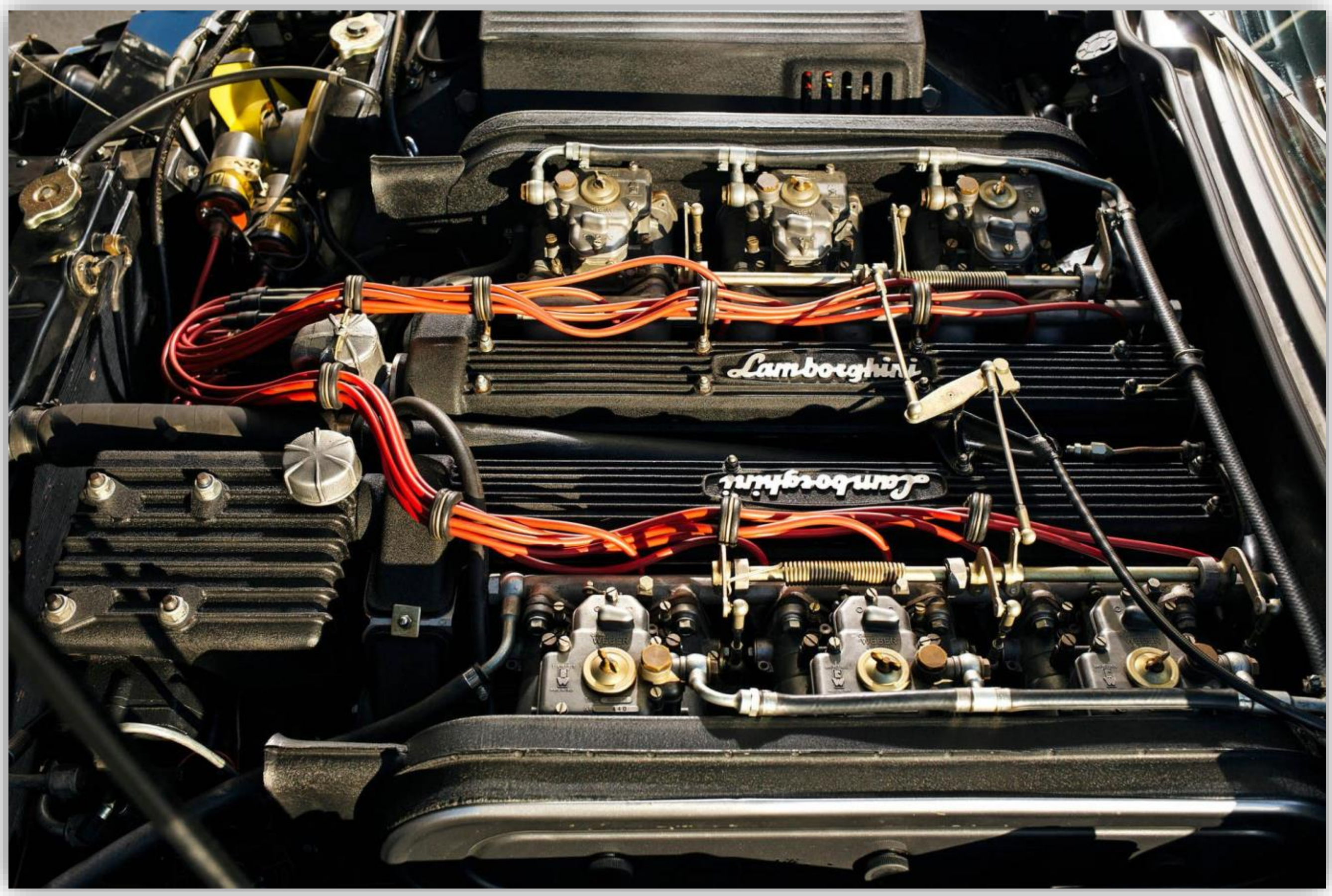
– Det här är nog den bil som folk reagerar mest på. Oavsett ålder, både män och kvinnor, alla stannar upp och tar bilder på bilen, berättar Fredrik Ajnefors.



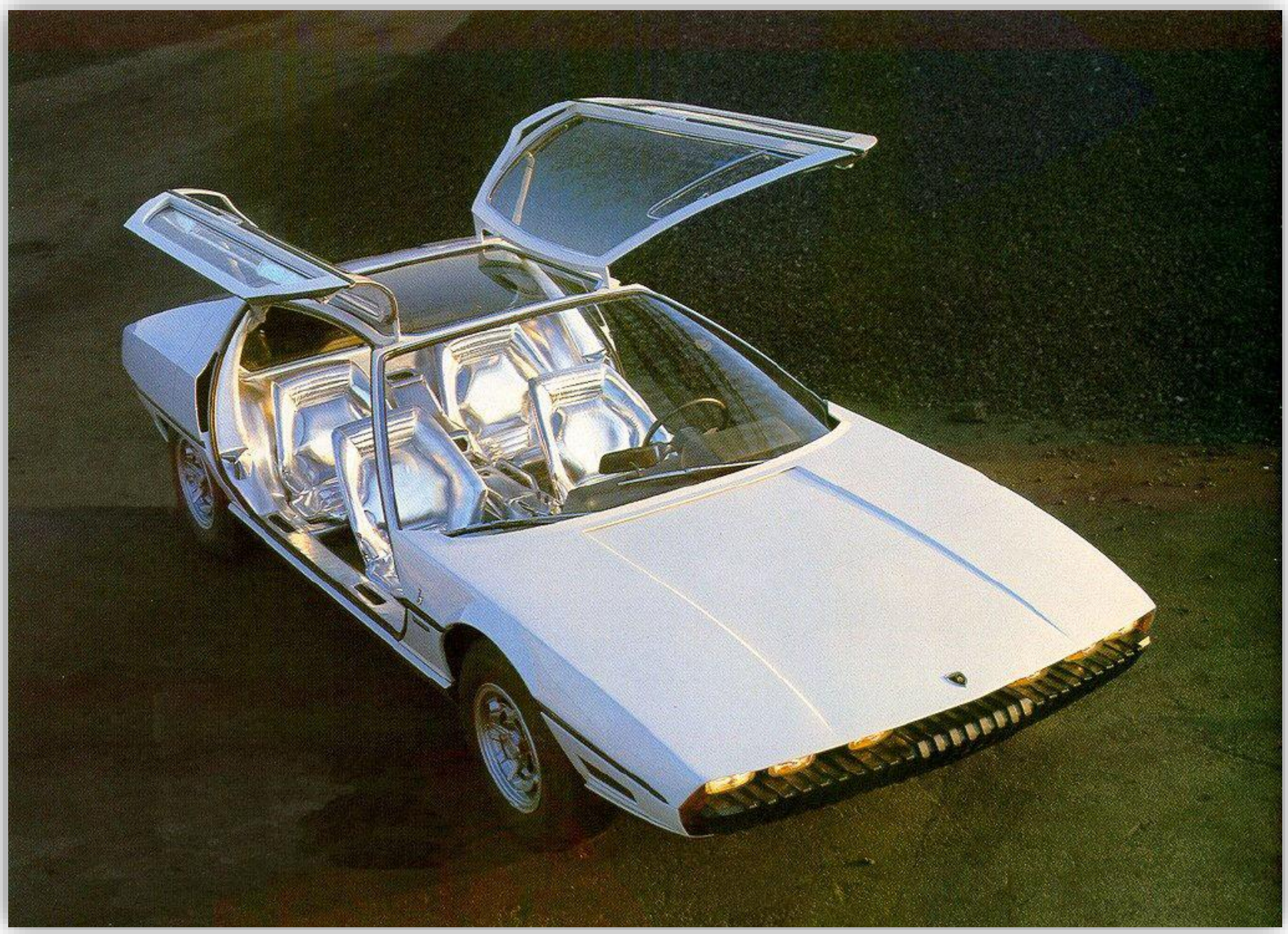
Interiören i denna andra generationens Espada har en mer elegant framtoning än första generationen. Ovanligt mycket virke för att vara den tidens italienare.



Jag sitter bra, sittställningen är inte överdrivet italiensk…



Lamborghinis V12-motor är underskönt installerad. Sex förgasare pumpar in drickat i cylindrarna. Samma motor satt i Lamborghini Miura och Islero.



Konceptbilen Lamborghini Marzal från 1967.



Ägaren Fredrik Ajnefors vårdar sin Lamborghini kärleksfullt och och försöker få tid till provturer så ofta det går.

Tidslinje

Den första generationen Espada tillverkades 1968-1970, i totalt 186 exemplar. Bakom konstruktionen stod Gian Paolo Dallara, Lamborghinins chefskonstruktör, och Paolo Stanzani och Bob Wallace – samma trio som hade skapat Miura något år tidigare.

Produktionen innebar långa transporter, chassit byggdes av Marchesi, ett företag i Modena. Sedan tog Bertone över bygget och monterade karossen och inredningen. Men det var i Lamborghini-fabriken i Sant'Agata Bolognese som Espada slutmonterades och försågs med motor och växellåda.

Generation II presenterades på bilsalongen i Bryssel i januari 1970. Espada fick då en ny instrumentering och motorn högre kompression som gav 25 hästkrafter extra. 575 exemplar byggdes av generation II som därmed är den mest tillverkade versionen.

Under 1972 kom den tredje och sista generationen och då blev servostyrning och luftkonditionering standard. Tidigare var det tillval. En nyhet var att Espada gick att få med en automatlåda från Chrysler. 1978 lades produktionen ned efter totalt 1 217 tillverkade bilar.

Lamborghini 400 GTE Espada 1970

Pris Ursprungligt pris (1960): ca 20 000 dollar kr. Uppskattat pris (2016): 2 000 000 kr.

Motor Bensin. V12, längsmonterad, 1 överliggande kamaxel per cylinderbank, 2 ventiler per cylinder. 6 förgasare, Weber 40. Cylindervolym 3 939 cm3. Max effekt 350 hk vid 7 500 r/min, max vridmoment 394 Nm vid 5 500 r/min.

Kraftöverföring Motorn fram, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.

Hjul Fälgbredd 7,0 tum, däck 205VR15.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 265, längd 473, bredd 186, höjd 118, spårvidd f/b 149/149. Tjänstevikt 1 740, maxlast 260. Tank 93 liter.

Fartresurser Acceleration 0–100 km/h ca 6,6 s. Toppfart 260 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning 2,0 l/mil.

Klassiker

11. Grattis Opel Corsa!

Publicerad 22 maj 2009 **text Carl Legelius**

I dag när Hemming och Henning har namnsdag vill vi även fira Corsa!



Corsa betyder tävlingslopp på italienska och i bilvärlden förknippas namnet Corsa främst med Opel men Ferrari och Chevrolet har använt det också.

Corvair Corsa från Chevrolet var toppmodellen i programmet när den kom som 1965 års modell. Den gick att få både med och utan turbo och kändes igen på sitt silverglänsande bakparti.



Chevrolet Corvair kom hösten 1964 i en omarbetad och kraftigt förbättrad upplaga. Coupén Corsa ersatte Spyder.

Opel Corsa A presenterades 1983 och var Opels första framhjulsdrivna småbil och en direkt konkurrent till Ford Fiesta. I England lanserades den med namnet Vauxhall Nova men när generation B av Corsa kom 1993 hette även Vauxhall-varianten så.

Namnet Corsa användes förresten några år tidigare av Opel på en specialmodell av Opel Kadett.



Opel Corsa A delade mycket teknik med den större Kadett.



En skön ensitsig prototyp byggd på Corsa.



1993 kom Opel Corsa del två.



Vauxhall Corsa.



I Argentina säljs fortfarande Corsa B som Chevrolet Corsa,
bland annat i denna kombiversion.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Världens snabbaste suv – på is

Peter Klemensberger 11 maj 2019

Över över 700 hästkrafter starka Jeep Grand Cherokee Trackhawk slår hastighetsrekord på Bajkalsjöns is – 280 km/h.



Det är inte bara på saltöken i amerikanska Utahsom det slås hastighetsrekord, sedan 2011 hålls även en fartfestival på Balkansjön i södra Sibirien. Ja, på dess is vill säga. Under åren har ett tjugotal rekord slagits och nu kan Jeep Grand Cherokee Trackhawk titulera sig som världens snabbaste serietillverkade suv på is.

På torr mark klarar modellen, som har en V8 på 6,2 liter som ger över 700 hästkrafter, 290 km/h och tar sig till 100 km/h på 3,7 sekunder. På is fick man dock lägga om strategin. Rullande start krävdes och på en sträcka av en kilometer snittade ekipaget 257 km/h och nådde en topp-hastighet på 280 km/h.

Rekordet sattes efter de regler som gäller enligt det internationella motorsportförbundet FIA och bekräftades av RAF – Russian Automobile Federation.

Innan start demonterades onödiga saker hos bilen och tanken tömdes på överflödigt bränsle. Jeep lyfter dock inte bara fram motorns kapacitet som avgörande för rekordet utan även brom-sarna från Brembo, bilens fyrhjulsdriftssystem vid namn Quadra-Trac, bilens elektriska diff-broms och körlägessystemet Selec-Track.

Att Jeep Grand Cherokee Trackhawk är snabb vet vi sedan tidigare. Ni kanske minns att den spöade Dodge Challenger SRT Hellcat Widebody i en duell? Hur det gick på isen kan du se i klippet nedan.

FILM*: *https://youtu.be/j3CEvvRd8As

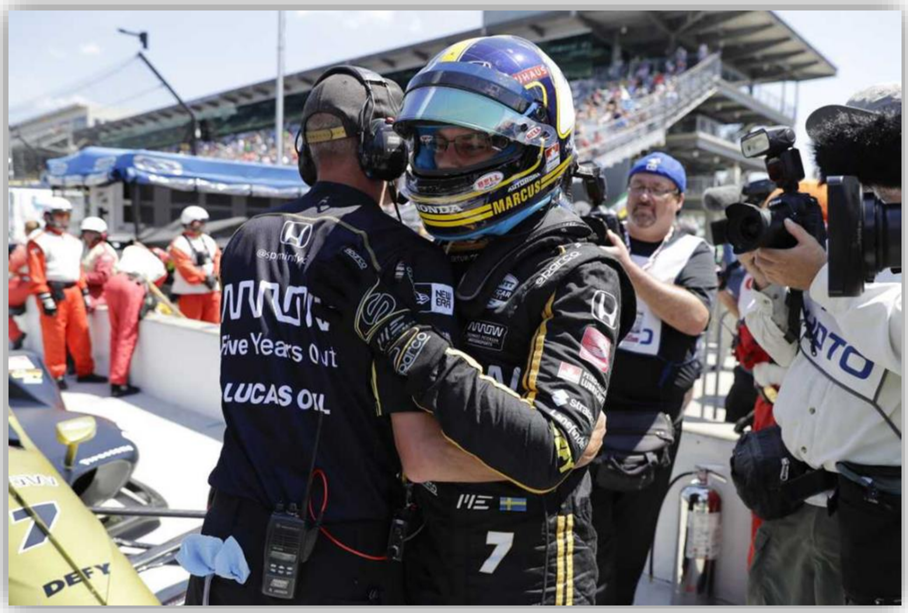
GALLERI
Jeep Grand Cherokee Trackhawk
53 bilder

SPORT BLADET

13. Marcus Ericsson bäst av svenskarna i kvalet till Indy 500

Av Anna Andersson 2019-05-19 00:10

Två svenskar försökte ta sig till Indy 500. Båda två lyckades. Det gjorde däremot inte den dubble F1-mästaren Fernando Alonso.



Marcus Ericsson bäst av svenskarna i kvalet till Indy 500

***FILM**: https://www.aftonbladet.se/a/b5Q66l*

Lördagen i Indianapolis ägnades åt det utdragna kvalet till Indy 500. Bäst av svenskarna lyckades den tidigare F1-föraren Marcus Ericsson, som lottades in tidigt i kvalet. Han körde riktigt bra under sitt första försök, det gav honom 13:e startplats och femte startled.

Svensken var nöjd med sina första fyra varv och valde sedan att inte göra några fler försökt.

– Jag är verkligen nöjd med mitt försök, skriver Ericsson på sociala medier.

För Felix Rosenqvist, som kraschade under träningarna i veckan, var det däremot tyngre. Han hade betydligt svårare att hitta självförtroendet och pressa ner varvtiderna så som krävs för en framskjuten placering. Istället fick svensken kämpa med att ta en av de 30 startplatserna som garanterar en startplats i den klassiska tävlingen som avgörs för 103:e gången nästa vecka.

– Det var kanske inte riktigt här vi ville vara, men det viktigaste var att vi klarade topp 30 och att vi är med i racet, säger Felix Rosenqvist.

– Det var det stora målet idag. Vi visste att vi inte skulle ha med toppstriden att göra i det här kvalet; vi återhämtar oss fortfarande från kraschen i onsdags och tar ett steg i taget. Vi hade förväntat oss att vara lite snabbare än vi var, men det är skönt att slippa Bump Day och oron över att inte få komma till start. Vi har en betydligt bättre racebil, vi är med i matchen och jag kommer att ge allt. Jag ser fram emot mitt första Indy 500.

Till slut var han 29:e man, placeringen före Pippa Mann. Den enda kvinnan i startfältet tog den sista garanterade platsen i sin sjunde start av Indy 500.

Pippa Mann kvalade ut Fernando Alonso

Snabbast av alla var Spencer Pigot, före Will Power och Simon Pagenaud. De tre kommer tillsammans med ytterligare sex förare att slåss om pole position under söndagen. I morgon söndag kommer även de avslutande tre startpositionerna att delas ut, då måste bland annat den dubble F1-mästaren Fernando Alonso kämpa om att ta en plats i loppet.

Han lyckades inte kvala in bland de 30 första - trots fem försök under kvalet.

– Vi har inte farten, är där vi förtjänade, säger Fernando Alonso till NBC efter kvalet.

– Vi får en chans i morgon, om vi tar den så förtjänar vi att vara i Indy 500 om vi inte gör det så förtjänade vi inte.

Även Ericssons teamkollega James Hinchcliffe måste försöka igen i morgon, han kraschade illa under inledningen av kvalet och teamet fick sedan bygga om ett reservchassi för att kanadensaren överhuvudtaget skulle ha möjligheten att göra ytterligare ett försök. Hinchcliffe kom ut på banan igen, men tiden räckte inte.

– Killarna i teamet har gjort ett strålande jobb, men reservbilen är inte gjort för ovaler och nu får vi jobba hårt för att se om vi kan hitta mer fart till det avgörande kvalet, säger han till NBC.

Under söndagens kval gör de nio snabbaste förarna från lördagens kval gör upp om pole position och de sex långsammaste förarna gör upp om de tre platserna i sista startled. Prognosen talar dock om regn och om kvalet skulle ställas tar Spencer Pigots pole position i Indy 500 som avgörs den 26 maj.



Rosenqvist inför kvalet till Indy 500: ”Det vore en mardröm”



Häftig krasch av Felix Rosenqvist inför Indy 500



Datum, tider och kval till Indy 500

MotorMagasinet

14. Formel 1-legendaren Niki Lauda är död

den 21 maj 2019 08:41 | **Av Olle Holm** |

Den österrikiske Formel 1-föraren Niki Lauda har avlidit, uppger familjen i ett pressmeddelande. "Det är med djup sorg som vi meddelar att vår älskade Niki i fridfullhet gått bort, omgiven av familj", heter det. Lauda, trefaldig världsmästare i F1, genomgick en lungtransplantation i fjol.



Lauda hade en mycket framgångsrik karriär. Han deltog i 171 tävlingar och vann 25 av dem. Vid Tysklands Grand Prix 1976 kraschade han och ådrog sig allvarliga brännskador. Men efter bara en kortare konvalecens var han tillbaka på racerbanan igen, förlotade VM-titeln med en billängd. Men året därpå vann han VM igen. Han lämnade Formel 1 1979 och startade då flygbolaget Lauda Air. Niki Lauda blev 70 år gammal.

SLUT